

La consecució d'estos objectius sense minves per a l'eficàcia i la seguretat del transport ferroviari requerix, a més, un ampli conjunt de normes de desplegament de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, expressament previstes en esta, l'aprovació simultània de les quals en dates immediates a la de l'entrada en vigor de la Llei resulta estrictament necessària per a completar, amb garanties de certesa i de seguretat jurídiques, el nou règim jurídic del sector ferroviari.

En efecte, la mateixa Llei, que no conté cap determinació sobre l'organització interna i sobre les regles de funcionament de les dos noves entitats públiques empresarials creades per esta, preveu que, abans de l'inici de la seua vigència, el Govern haurà d'aprovar els estatuts de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i de Renfe-operadora, i convertir d'esta manera estes normes en peces indispensables per a l'aplicació de la llei.

Al mateix temps, la planificació, construcció i ús de la infraestructura ferroviària, l'atorgament de llicències a les empreses ferroviàries i l'accés d'estes a la infraestructura, el funcionament del Comitè de Regulació Ferroviària, les atribucions i normes d'actuació de la inspecció ferroviària, les condicions de seguretat que ha de reunir el material rodador per a circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General, els cànons per la utilització de les infraestructures ferroviàries o els requisits de qualificació i especialització exigibles al personal ferroviari són, tots ells, elements essencials per a la implantació del nou model d'ordenació del transport ferroviari. La Llei 39/2003, de 17 de novembre, ha abordat la regulació d'estes matèries enunciant regles, directrius i principis bàsics necessàriament generals que requerixen, per a aconseguir plena eficàcia, ser concretats i detallats mitjançant l'aprovació de les normes reglamentàries a què la llei reenvia en cada cas.

Amb la finalitat de permetre que, abans de l'immediat inici de la vigència de la llei, es complete el marc jurídic regulador del nou model d'ordenació del sector ferroviari estatal amb l'aprovació de les normes de desplegament que resulten imprescindibles per a assegurar-ne l'aplicació ordenada, resulta imprescindible demorar, amb urgència i durant un termini prudencial, la data d'entrada en vigor de la Llei 39/2003, de 17 de novembre.

En virtut d'això, fent ús de l'autorització continguda en l'article 86 de la Constitució, a proposta de la ministra de Foment i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 7 de maig del 2004,

#### DISPOSE :

Article únic. *Pròrroga de la data d'entrada en vigor de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari.*

S'amplia fins al 31 de desembre del 2004 el termini establert en l'apartat 1 de la disposició final tercera de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari, per a la seua entrada en vigor.

Disposició final única. *Entrada en vigor.*

Este reial decret llei entrarà en vigor el mateix dia de la seua publicació en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 7 de maig del 2004.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,

JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO

**9703** *CORRECCIÓ d'errors de la Llei 27/2003, de 31 de juliol, reguladora de l'Orde de protecció de les víctimes de la violència domèstica.* («BOE» 126, de 25-5-2004.)

Advertit error en la Llei 27/2003, de 31 de juliol, reguladora de l'Orde de protecció de les víctimes de la violència domèstica, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 183, d'1 d'agost del 2003, es procedix a efectuar l'oportuna rectificació:

En la pàgina 29882, segona columna, en l'article segon, apartat 7, primer paràgraf, tercera línia, on diu: «...o bé pel Ministeri Fiscal, quan existisquen fills...», ha de dir: «...o bé pel Ministeri Fiscal quan existisquen fills...».

**11438** *REIAL DECRET LLEI 2/2004, de 18 de juny, pel qual es modifica la Llei 10/2001, de 5 de juliol, del Pla Hidrològic Nacional.* («BOE» 148, de 19-6-2004.)

El Pla Hidrològic Nacional, aprovat per la Llei 10/2001, de 5 de juliol, inclou en el capítol III del títol I les previsions lligades a les transferències d'aigua entre el baix Ebre i les conques hidrològiques interna de Catalunya, del Xúquer, del Segura i del Sud, sota uns supòsits objectius de racionalitat, eficiència socioeconòmica i ambiental, que distints informes tècnics han posat en dubte, en considerar que en una decisió de tanta importància com la de dur a terme el transvasament no han merescut la deguda atenció i tractament aspectes fonamentals, entre els quals cal destacar els següents:

a) En la seua dimensió econòmica, en la mesura que s'han exagerat els beneficis del projecte, els seus costos apareixen sistemàticament infravalorats, i en alguns casos ni tan sols han sigut presos en consideració; l'estructura de preus per a la indústria, l'agricultura i els consumidors no ha sigut prou ben explicada; no s'ha aclarit si s'aplicarien tarifes diferents segons els territoris, ni com establirien els acords en matèria de preus; els beneficis positius, en termes de creació d'ocupació, han sigut sobreestimats, i la relació entre el preu i la demanda no està ben recollida.

b) Quant a les repercussions ambientals, no s'han analitzat adequadament els efectes d'una possible reducció de les quantitats d'aigua que cal transvasar, i no s'han aclarit les incerteses sobre el cabal futur de l'Ebre; no s'han adoptat les mesures necessàries per a la protecció del riu Ebre i en particular del delta; no s'ha assegurat la protecció de les espècies protegides existents, contràriament al que exigix la legislació comunitària sobre hàbitats; hi ha un risc real de propagació d'espècies invasores; en l'avaluació d'impacte ambiental i els seus documents associats no es recull cap informació sobre la presa i la distribució de l'aigua del transvasament, ni sobre els bombaments d'aigua i les instal·lacions elèctriques necessàries, aspecte clau per a determinar el consum d'energia que requerixen i el seu impacte en el compliment per Espanya del Protocol de Kioto; tampoc s'ha informat en el tràmit de consulta sobre l'augment de salinitat previst tant en la conca cedent com en les conques receptores, posposada a estudis futurs, que poden arribar quan el dany siga ja irreparable.

c) I quant als aspectes tècnics, cal remarcar l'absència del rigor necessari en els estudis sobre la disponibilitat efectiva d'aigua per a transvasar, de manera que no és possible determinar quanta aigua pot ser transferida, ni amb quines garanties, existint d'altra banda un marge de dubte excessiu sobre la capacitat dels embassaments